

## Reurbanisierung und Verkehrshandeln

**Dipl.-Ing. Gesa Matthes**  
TU Hamburg-Harburg  
Institut für Verkehrsplanung und Logistik

Bewegte Region  
Abschlussveranstaltung der Projekte €LAN –  
Energiepreisentwicklung und Landnutzung und  
Reurbanisierung und ihre Wirkung auf den Verkehr  
19. – 20. März 2014

## Aufbau der Untersuchung und Forschungsfragen

### Beschreiben

Wie sieht Reurbanisierung aus?

Auswertung von  
Melderegisterdaten  
(Zeitreihe)

Wie verhalten sich Reurbaniten?

Qualitative Erhebung



### Erklären

Warum findet Reurbanisierung statt?

Auswertung von  
Melderegisterdaten (Zeitreihe)

Qualitative Erhebung

SOEP

Was beeinflusst das  
Verkehrshandeln der Reurbaniten?

Qualitative Erhebung

### Bewerten

Welche Folgen hat Reurbanisierung  
für den stadtreregionalen Verkehr?



Ansatzpunkte für ihre  
Beeinflussung

## Methode und Stichprobenauswahl

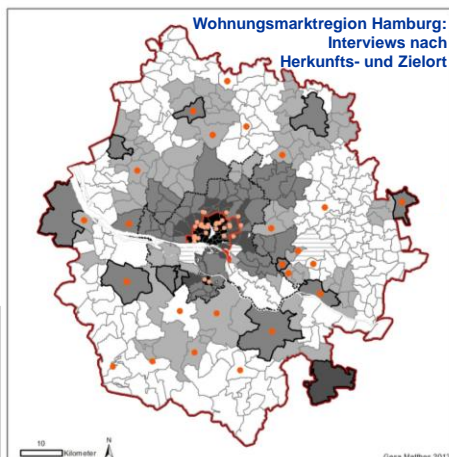
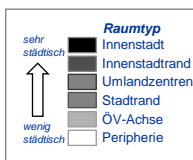
- **Problemzentrierte Interviews** (Witzel 1982)
- **Kontrastierende Fallauswahl nach Stichprobenplan:**
  - Haushaltstyp (Alter und Haushaltsstruktur)

Realisierte Interviews nach Stichprobenplan

	Kleine Kinder ( < 7 Jahre)	Große Kinder (7-18 Jahre)	Älteste Person im Haushalt ( in Jahren)			
			25 -32	33 - 45	45- 60	60 - 75
Einpersen- haushalt			4	1	5	3
Zweipersen- haushalt			0	1	2	4
Haushalt mit Kindern	5	7				










## Methode und Stichprobenauswahl

- **Problemzentrierte Interviews** (Witzel 1982)
- **Kontrastierende Fallauswahl nach Stichprobenplan:**
  - Haushaltstyp
  - Herkunftsort / Zielort: Umland-Stadt Wanderer
  - Einkommen



## Die Stichprobe

### ■ Allgemeiner Motivrahmen bei Verkehrsmittelwahl (nach Umzug)

	ÖV-affin	ÖV-neutral/pragmatisch	
		Kostensensibel	ÖV-unwohl
MIV - affin			
			
MIV - ablehnend/ pragmatisch			
		 	

- Seite 5 -

## Die Stichprobe

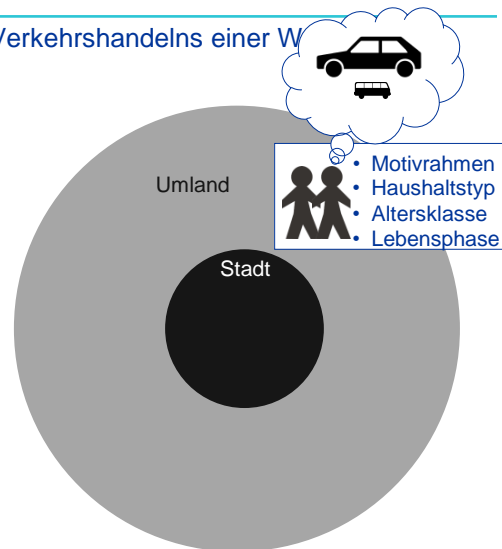
### ■ Allgemeiner Motivrahmen bei Verkehrsmittelwahl (nach Umzug)

	ÖV-affin	ÖV-neutral/pragmatisch		
		Kostensensibel	ÖV-unwohl	
MIV - affin	U75 (2-P-HH)	U75 (2-P-HH) U 60 (1-P-HH) U60 (2-P-HH) U60 (2-P-HH)		U60 (1-P-HH) B1, Kinder U7 U75 (2-P-HH) U45 (2-P-HH)
	U45 (1-P-HH, 0 Pkw)	Kinder U18 Kinder U18 Kinder U7	B1: U75 (2-P-HH)	Kinder U7
			U60 (1-P-HH, 0 Pkw)	U30 (1-P-HH, 0 Pkw)
MIV - ablehnend/ pragmatisch	U60 1-P-HH Kinder U18, All. Kinder U7, All. U75 (1-P-HH) U75 (1-P-HH) Kinder U18, All.	Kinder U18, B2: Kinder U7 Kinder U7		
	Kinder U18	U60 (1-P-HH)		
		U33 (1-P-HH)	U33 (1-P-HH)	
	U75 (1-P-HH, 0,5 Pkw)	B2: U75 (2-P-HH) Kinder U18, All. P, 0 Pkw) U33 (1-P-HH, 0 Pkw)		

- Seite 6 -

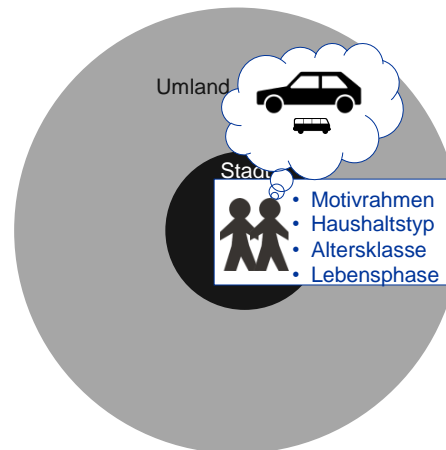
## Vergleich des Verkehrsaufwandes: Methodik

- Grundlage: Rekonstruktion des Verkehrshandelns einer Woche
  - Aktionsraumbasierter Ansatz
  - Schließt Wochenende ein
- Idee Intrapersonaler Vergleich



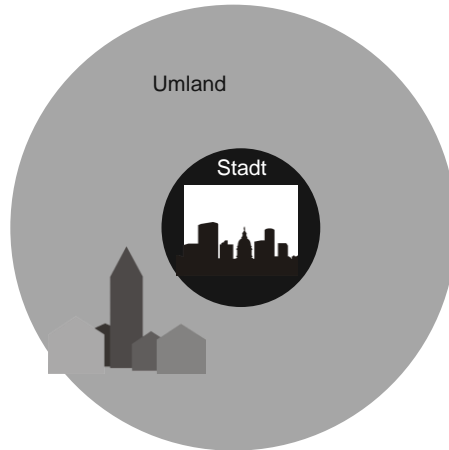
## Vergleich des Verkehrsaufwandes: Methodik

- Grundlage: Rekonstruktion des Verkehrshandelns einer Woche
  - Aktionsraumbasierter Ansatz
  - Schließt Wochenende ein
- Idee Intrapersonaler Vergleich



## Vergleich des Verkehrsaufwandes: Methodik

- Grundlage: Rekonstruktion des Verkehrshandelns einer Woche
  - Aktionsraumbasierter Ansatz
  - Schließt Wochenende ein
- Intrapersonaler Vergleich



## Verkehrsaufwand vor und nach der Wanderung

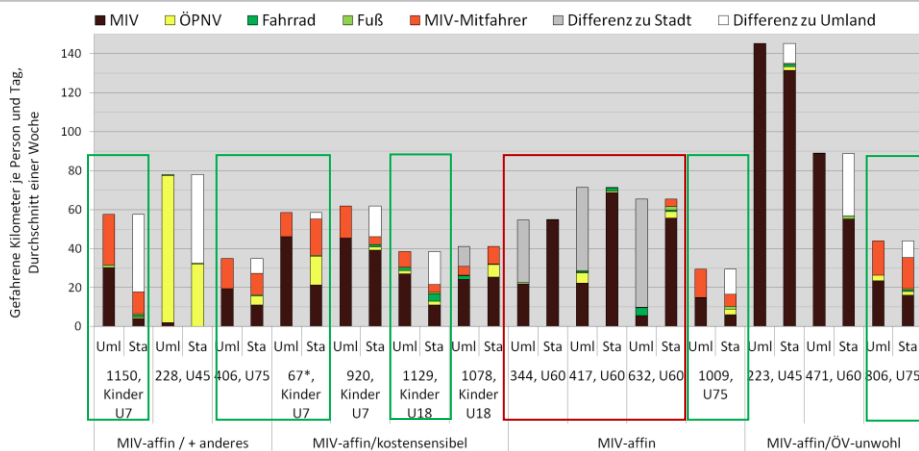
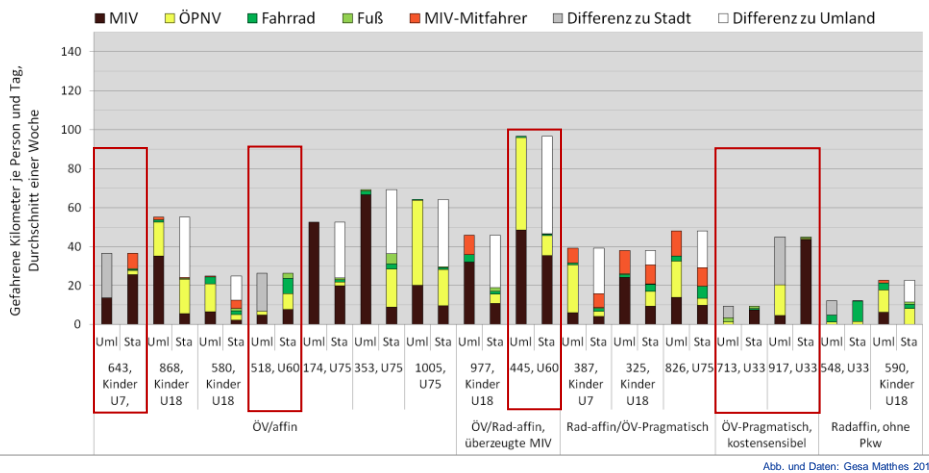


Abb. und Daten: Gesa Matthes 2014

## Verkehrsaufwand vor und nach der Wanderung



## Warum reduziert sich der Verkehrsaufwand nach der Wanderung?

- Neuer Wohnort liegt näher zu wenig variablen Zielen
- Kurz- bis Mittelfristig variable Ziele werden so angepasst, dass Wege kurz werden oder bleiben
- Verkehrsmittel werden diversifiziert:
  - Für Wege in die City: ÖV
  - Für Einkaufswege: Fuß und Rad
- Kompensationshypothese
  - Ausflüge
  - Urlaube

## Warum fällt die Reduktion unterschiedlich aus?

- **Wohnbiographie:**
  - Freunde und Verwandte in der Stadt
  - Freunde und Verwandte im Umland
  - Fehlende ‚Nutzungskompetenz‘ städtischer Möglichkeiten
  
- **Sensibilisierung durch Überdross am Pendeln**
  
- **Sensibilisierung durch Antizipation der eigenen Pkw-Immobilität**

## Warum entscheiden sich Haushalte für eine Wanderung in die Stadt?

Fortzugsentscheidung → Suche → Zuzugsentscheidung

- **Wandel der Erreichbarkeiten im Umland**
  
- **Arbeitsweg**
  
- **Deutliche Assoziation von Stadt, Gelegenheitsdichte, kurzen Wegen**
  
- **Wahrnehmung der langen Wege**

## Warum entscheiden sich Haushalte für eine Wanderung in die Stadt?

Fortzugsentscheidung → Suche → Zuzugsentscheidung

- Entscheidung für Stadt → in Fortzugsentscheidung
- Wahl des Stadtviertels
- Kleinräumige Wahl

## Fazit

- Bevölkerungskonzentration in Stadt aus verkehrswissenschaftlicher Perspektive sinnvoll
- Verkehrssparsame Eigenschaften der Stadt spielen eine wichtige Rolle in der Wanderungsentscheidung
- Bedeutung der Wohnbiographie für Wohnstandortwahl und Zielwahl



---

**Gesa Matthes, Dipl.-Ing.  
TU Hamburg-Harburg  
Institut für Verkehrsplanung und Logistik  
Postfach W8  
21071 Hamburg  
matthes@tuhh.de  
Tel.: + 49 / 40 / 42878-4432**

Reurbanisierung und Verkehrshandeln  
**Tagung „Bewegte Region“  
Hamburg, 20.03.14**